

2400 километров по Исландии (часть первая: юг и запад)

31 июля этого года мы с женой Ниной и сыном Ованесом приземлились в аэропорту Кефлавика. Нас встречал Стефан Изольфсон, мой коллега, с которым я познакомился во время работы в Каирском университете в 1968 году. Исландия — маленькая страна, и мне поэтому казалось, что 6 дней для ее осмотра вполне достаточно. Стефан отвез нас в гостиницу и дал нам на неделю свой автомобиль “Мицубиси Паджеро” с мощным трехлитровым двигателем. Сам он уезжал в Германию, и поэтому мы договорились, что после завершения путешествия я оставлю машину в аэропорту, а ключи перешлю ему по почте.

Вечером мы поехали в Рейкьявик, аккуратный скандинавский город на берегу океана. Уровень жизни в Исландии очень высок, несмотря на суровые климатические условия и ограниченные ресурсы. И хотя по имеющейся у нас информации последний кризис больно ударил по этой стране, внешне никак это не было заметно. В центре города находится огромный собор. У его входа на просторной площади стоит памятник первооткрывателю Америки знаменитому викингу Лейфуру Эрриксону, подарок правительства США. В Исландии белые ночи более длинные, чем у нас, в Петербурге, и, поэтому мы не заметили, как прошло время. Нужно было возвращаться в гостиницу, поскольку наутро нам предстояло начать длинное путешествие по стране.

Утром первого августа мы выехали в Грейндавик, маленький городок, расположенный в южной части Исландии на берегу Атлантического океана. Исландский пейзаж удивляет полным отсутствием деревьев и кустарника и совершенно необычным нагромождением остывшей лавы, часто покрытой густым зеленым мхом. Мы выехали на берег и далее направились на запад с тем, чтобы попасть на дорогу № 1, основное шоссе, идущее по периметру острова. Береговая линия, состоящая из отвесных скал, спускающихся к океану, принуждает путника остановиться и обязательно сделать фотографии. Нам это удалось несколько раз, но нужно было двигаться дальше. Выйдя на дорогу № 1, мы не стали по ней долго идти, а свернули налево, вглубь страны, в сторону ледника Ланг-Ёкуль, второго по величине на острове. В долине реки Хвитау, берущей свое начало в озере Хвитаурватен, много интересных природных достопримечательностей. Примерно через два часа слева мы увидели высоко бьющие фонтаны гейзеров. Это одна из важнейших природных достопримечательностей острова. Мы вышли из машины и подошли близко. В нескольких метрах от нас кипела вода. Через некоторое время начал возникать большой пузырь, диаметром 2-3 метра. Совершая броуновское движение вокруг своего центра, он постепенно увеличивался в размерах, потом неожиданно его поверхность разорвалась, и столб кипящей воды вырвался наружу, метров на двадцать. Хорошо, что мы догадались не подойти близко. Но одежда и фотоаппараты промокли. В этом районе довольно много гейзеров, и практически всегда можно наблюдать извержение нового гейзера. Время не позволяло задерживаться дольше, и мы продолжили путь вглубь острова. По

пути встречались довольно приличные водопады, но вот мы доехали до Гулфос, одного из самых красивых водопадов Исландии и, наверное, Европы. Огромная масса воды низвергалась в узкий каньон с высоты 30-40 метров. Поскольку дна каньона в месте падения воды не видно из-за плотной завесы из брызг, то внешне казалось, что мощный поток, шириной примерно сто метров уходит вглубь земли. По произведенному на меня впечатлению Гулфос следует за Ниагарским водопадом и водопадом Игуасу и по своей структуре напоминает водопад Виктории, который я видел только на фотографиях.

Мы поехали дальше вглубь острова. Асфальт кончился, дорога сузилась, для разъезда со встречными машинами необходимо было выезжать на обочину. Из-за резких поворотов, крутых спусков и подъемов встречные машины встречались очень редко, так что можно было насладиться таким редким для цивилизованных стран одиночеством. Из-за плохой дороги приходилось ехать довольно медленно. Вскоре справа мы объехали покрытую снегом гору Блауфедль, вдалеке показалось озеро Хвитаурватен и отроги ледника Ланг-Ёкуль. Первоначально у нас была мысль, продолжая двигаться дальше, выехать на северный берег Исландии. Но, взвесив все обстоятельства, мы поняли, что в этом случае у нас не хватит времени для объезда острова по периметру, поэтому решили вернуться обратно.

Была полночь. До первых поселений было километров пятьдесят. Уже привыкнув к дороге, за час мы доехали до гостиницы. Она находилась в районе гейзеров, но, к сожалению, оказалась закрыта. Километрах в пяти от нее мы заметили большое одноэтажное здание с припаркованными автомобилями. В половине второго ночи мы постучались в дверь. Нам открыла маленькая девочка десяти-двенадцати лет, белокурый потомок викингов. Она пригласила нас и сказала, что в гостинице есть свободные места. Но потом, посмотрев более внимательно, обнаружила, что все номера заняты. Увидев, как мы разочаровались, она позвонила бабушке и попросила, чтобы та нам помогла. Бабушка появилась через двадцать минут. Поняв, в чем дело, она позвонила своей подруге, у которой оказалось свободное место, и мы проследовали за ней на машине еще километров десять. Другая «бабушка» уже стояла перед входом в коттедж и ждала нашего приезда, где в половине третьего мы смогли уже заснуть. Мы хорошо отдохнули, поскольку коттедж находился в идеальном состоянии и, как мы утром обнаружили, стоял в весьма живописном месте. Мы поняли, что за один день из-за поездки внутрь острова мы очень мало продвинулись вдоль дороги № 1. Необходимо было ускорять движение. Но, находясь в таких интересных местах, сделать это очень непросто. Решили все-таки не выезжать прямо на дорогу № 1, а вначале поехать в направлении вулкана Гекла вдоль реки Итри-Рангау. Для этого сперва нужно было проехать вглубь острова, а потом свернуть направо к океану. Мы снова оказались в безлюдных местах на пустынной грунтовой дороге, где наш «Мицубиси Паджеро» имел возможность в полной мере проявлять свои преимущества. Сама Гекла большого впечатления не оставляет. Ее покрытая снегом вершина представляет собой дифференцируемую поверхность, но отроги покрыты

узкими оврагами и каньонами с выходами на поверхность самых разнообразных горных пород. Я могу себе представить восторг сотрудников геологического факультета, окажись они в этих местах.

К середине дня мы уже были опять на дороге № 1 и продолжили по ней движение на восток против часовой стрелки. Мы приближались к вулкану Эйяфьядлайёкюдль. Сама вершина вулкана скрывалась в облаках, и в нескольких километрах от дороги, слева, мы увидели почти вертикально падающий поток воды. Это был водопад Селйяландсфосс. Остановившись и сделав несколько фотографий, поехали дальше. Слева был указатель в сторону ледников. Мы свернули и поехали по узкой проселочной дороге, и оказались между вулканом Эйяфьядлайёкюдль слева и ледником Мюрдальсёкюдль справа.

Подъехав к леднику, обнаружили, что он покрыт толстым слоем черной золы, выпавшей после знаменитого недавнего извержения вулкана Эйяфьядлайёкюдль. Апокалипсический характер пейзажа настолько сильно подействовал, что мы остановились и примерно час бродили по леднику, только позже сообразив, насколько это было опасно.

Следующим чудом природы был водопад Скоугафосс, находящийся в нескольких десятках километров. Также, как в предыдущих случаях, вода вертикальной стеной, шириной метров тридцать низвергалась беспрепятственно, как из водопроводного крана. Брызги были настолько сильными, что иногда достигали верхней линии падения воды. И только при боковом ветре удавалось его удачно сфотографировать. Но опять мы не заметили, как наступила ночь, и, увидев первую попавшуюся гостиницу, устроились на ночлег.

На следующее утро мы продолжили путь по дороге № 1 на восток. Через несколько часов мы подъехали к леднику Ватнайёкюдль, крупнейшему леднику Исландии. Здесь несколько раз фотографировались. Ледник практически спускается к океану. В одном месте ледник сползает в озеро Ёкюльсаурлоун, образуя айсберги, которые по узкому проливу выходят в Атлантический океан. Мы остановились и в течение некоторого времени могли наблюдать сам процесс возникновения айсбергов и динамику их движения к океану. Мы продолжили путь дальше. Слева были видны многочисленные низвергающиеся с гор водопады. Справа простирался Атлантический океан. Дорога была пустынной и вилась по склонам полностью лишенных растительности гор. Берег был изрезан узкими фьордами, и в районе городка Мелсхорн дорога раздваивалась. Ответвление, идущее прямо на север, срезало многочисленные зигзаги дороги № 1, вызванные фьордами, сокращая путь примерно на сто километров. Но у нее не было асфальтового покрытия и было ограничение, разрешающее движение только автомобилям 4х4. Поскольку день близился к концу, и нам нужно было проехать еще около двухсот километров, чтобы достичь северного берега, мы решили воспользоваться этой дорогой. Через несколько километров дорога пошла резко в гору, указатель угла подъема показывал 18°. Разъехаться без выезда на обочину стало невозможно и

возвратиться тоже. Из-за ухудшившейся погоды мы попали в полосу сплошного тумана. Скорость упала до 30-40 км/ч. Так мы проехали примерно пятьдесят километров, когда вновь появился асфальт, и мы оказались в северной части озера Лагарфльоут. Дальше мы вышли опять на дорогу № 1. Для того чтобы не совершать предыдущих ошибок, мы заранее заказали гостиницу в районе города Вопнафьердур. До него можно было доехать довольно быстро по дороге № 1, и далее свернув на 85-ю дорогу. Но один наш случайный знакомый посоветовал воспользоваться более экстремальной дорогой, дорогой № 917, и мы решили последовать его совету. Там, где эта дорога ответвляется от дороги № 1 находится очень живописный каньон с абсолютно вертикальными скалистыми склонами и, к удивлению, с почти неподвижной рекой. Мы сделали несколько фотографий и поехали дальше. Хотя асфальт исчез, и дорога стала узкой, первоначально казалось, что больших трудностей не будет. Однако совсем неожиданно в местечке Баккагерди дорога крутым серпантином резко пошла в гору под углом 19°, иногда сужаясь до такой степени, что колеса машины практически нависали над бездной. Правда, на наше счастье, тумана не было, так же как не было и встречных машин. Проезжая эти замечательные места, мы в очередной раз убедились в притягательности экстремальных путешествий по пустынным и неизведанным районам.

В Вопнафьердурмы въехали уже около одиннадцати вечера. Городок, как и все маленькие города Исландии, в это время уже давно спал и не у кого было спросить, как подъехать к гостинице. Случайно мы увидели двух мужчин, по-видимому, отца и сына, копавшихся в двигателе старого автомобиля. Оказалось, что гостиница находится далеко за городом, и найти дорогу туда совсем непросто. Увидев, наши измученные лица, мужчины взяли на своей машине показать нам дорогу. Это заняло у них около сорока минут. Примерно в час ночи нам удалось заснуть. Описание второй части путешествия по северу и западу Исландии читайте в одном из следующих номеров.

Подробный фоторепортаж об этом путешествии смотри на

<https://picasaweb.google.com/117919047400413299240/2012IcelandSouth>

и на

<https://picasaweb.google.com/117919047400413299240/2012IcelandEast>

<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/189040/>

<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/189039/>

Опубликовано в журнале

Санкт-Петербургский Университет 15 (3857), 2012 г.

Профессор Л.А. Петросян